



代表委員：的士改革應還權市場

籲放寬牌照申請 促打破行業壟斷



■李書福 馬琳攝

今年伊始，的士司機罷工潮先後在內地多個大城市相繼發生。面對專車預約軟件競爭，的士司機選擇集體罷運來抗議利益的「蛋糕」受到侵蝕。而在市場化思維下孕育的私家車「加盟」專車模式，被扣上非法運營的帽子，遭到多地交管部門的查

處。今年「兩會」，不少代表委員聚焦的士壟斷問題，呼籲的士改革應還權於市場。專家指出，移動互聯網時代，的士公司壟斷經營制度建立的基礎已不復存在，是時候打破的士行業壟斷了。中央可以考慮制定試點城市，突破現有制度的特權，鼓勵探索優選的改革路徑。地方政府也應該頂住既得利益集團的壓力，順應時代發展。

■香港文匯報記者 馬琳、彭凱雷
實習記者 彭彤
兩會報道

■「兩會」期間，不少代表委員呼籲的士改革應還權於市場。張國華認為，移動互聯網約車模式，有效打破的士公司壟斷的經營制度。
資料圖片/網上圖片

私家車有望變身合法專車

雖然專車的出現，撬動了的士壟斷的冰山一角，但改革顯然不能一蹴而就。針對專車，交通部明確表態，肯定專車的積極作用，但考慮到安全等問題，禁止私家車接入平台參與經營。業內人士認為，專車發展的核心是共享經濟，禁止私家車參與或將專車逼入「死胡同」。專家則認為，如何更好地發揮私家車在城市運輸中的作用，將是今後交通服務改革創新的重要點，私家車參與專車運營的合法化只是時間的問題。

所謂專車，即通過移動互聯網技術，通常是手機APP，讓原本封閉的需求能與供給方信息實時共享，實現資源的優化配置，以緩解城市「打車難」的頑疾。由於戳中市場痛點，專車服務一經推出就迅速獲得市場認可。不少私家車主紛紛加盟專車隊伍，使用專車服務的乘客也越來越多。

一位私家車車主徐先生向本報記者表示，加盟專車並不是全職拉生意，只是上下班順便帶人，每次也就三四十元錢的車費，扣除每單20%的平台服務費，能賺點油錢。而常用專車服務的楊先生告訴記者，現在打不到的士還可以叫專車，出行多一種選擇不是壞事。而且專車裡給乘客備有水、零食，服務比的士好。

不過，交通部門明確否定了私家車參與專車運營，讓很多像徐先生這樣「賺點油錢」的想法落空了。不少業內人士坦言，依靠移動互聯網發展起來的專車，其核心是發揮了共享經濟的精神，所以否定私家車加盟專車，將極大限制行業發展。

利用社會車輛緩解「打車難」

內地最早涉足專車服務之一的快的打車公共事務高級總監葉耘表示，做專車的初衷是希望通過新技術把社會上大量的閒置車輛資源利用起來，



■快的打車公共事務高級總監葉耘表示，用專車來緩解城市「打車難」，是市場自己想的出路。
資料圖片

如租賃車輛、家用車輛等，來緩解城市「打車難」。

葉耘說，北京現有的的士數量接近6.7萬，這個數字近十年沒有變過，而北京人口在過去五年中就增加了四百萬。僅通過計劃性的的士市場配置，很難滿足出行市場不斷增長的需求。專車的出現實際上就是當政府提供的資源滿足不了市場需求時，市場自己想的出路。

對於私家車是否應該被允許參與運營？葉耘表示，在否定私家車加盟模式後，專車的來源主要得依靠租賃車輛，但是內地的汽車租賃市場長期處於和的士行業一樣的狀態，牌照有限。因此，放開牌照管制，允許社會車輛在符合標準的情況下備案准入，這或許是更符合全球化的趨勢。

張國華則指出，交通運輸業的發展和管理一直在從計劃經濟思維向市場經濟穩步轉變，雖然現階段允許私家車參與專車運營有一定難度，但城市交通日益擁堵，私家車數量激增、佔用大量道路資源卻使用率極低，因此在建立好服務監管體系的情況下，把移動互聯網新技術與大量使用效率低下城市的小汽車相結合，參與城市客運進行服務創新已經箭在弦上。

今年以來，瀋陽、南京、濟南、長春、成都等多個內地城市連續出現的士罷運事件。部分的士司機認為專車約車軟件搶了他們的「飯碗」，讓本來就不高的收入再打折扣，因此以罷運表達不滿。迫於壓力，不少地方交管部門向專車發出禁令，明確私家車參與專車運營屬於違法，將按「黑車」從重處罰，並追繳違法所得。

地方交管部門的表態，似乎平息了的士司機的憤怒，但卻引發了輿論對這一行業壟斷體制的聲討。輿論觀點認為，的士行業的壟斷不僅直接導致了城市打車難，而且高額的「份子錢」也「綁架」了的士司機。而的士公司卻可以毫不費力就日進斗金，成為這一壟斷體制的最大受益者。

今年兩會，不少代表委員就對打破的士壟斷頻頻發聲。全國政協委員、吉利集團董事長李書福指出，打破的士行業壟斷關鍵是要打破的士牌照的壟斷式管理，實行完全市場化，將的士數量的配置徹底交還給市場，直接向符合准入的一線司機開放的士經營權，允許他們繞過「坐收漁利」的的士公司，通過向政府交納一定的運營管理費用和公共資源佔有費用，直接向市民提供服務。

全國政協委員、四川律師施傑認為，的士行業應該仿效目前各級政府在個體工商登記簡政放權的做法，減少中間環節，減少對末端從業者的盤剝，允許公司和個人直接申請牌照，讓行業實現市場調節。「市場如果真的飽和了，就沒有人會來申請了，測算人口規模配給的士數量的做法已經過時。」



■專家認為，私家車參與專車運營的合法化只是時間的問題。
網上圖片

改革方案最快上半年出台

對於的士改革，交通運輸部部長楊傳堂在兩會期間回應稱，交通運輸部已經對此進行了三輪的深入調研，黨組研究意見已經完成。主體的思路是，將使用者、經營者、互聯網企業等多種主體的利益協調好，用一個最大的公約數，使得的士管理走向正確軌道。「如果進展順利的話，今年上半年就有可能公佈改革方案」。

事實上，這並非官方首次表態要推動的士領域改革。此前，朱鎔基和溫家寶兩任總理都對打破的士壟斷有批示，但改革迄今未見邁出實質性步伐。一位全國人大代表就直言「壟斷了這麼多年，早已形成了一張根深蒂固的利益網，誰捨得放開？」

改革還需中央與地方合力

國家發改委城市中心綜合交通研究院院長張國華向本報坦言，現在很多地方政府對打破的士壟斷仍在觀望，一方面來自於地方的士既得利益集團通常在地方具有較強影響力，為政府造成了一定壓力；另一方面也來自於作為重點維穩群體之一的的士司機群體在維護自身利益過程中給政府帶來的壓力。

「的士改革還需要自上而下與自下而上的合力才能成功」，張國華建議，「中央可以拿出更明確的行動，例如制定試點城市推進的士改革，給地方主政者以信心和激勵；另一方面，地方政府應放眼長遠，在以人為本的新型城鎮化戰略下，在進一步讓市場發揮決定性作用，理清政府與市場關係的改革深水期，的士行業的成功改革勢必成為全國的亮點與參考，也將成為地方政府的重要政績。」

牌照數量管制成暴利之源

的士行業的壟斷問題，多年來飽受爭議。張國華向本報指出，這主要是由於的士行業實現的數量管制造成牌照稀缺，同時牌照發放在大部分地區都來自行政審批，其流程及決策皆不夠透明，這造成了的士牌照難以獲取。在內地許多地方，的士牌照都被炒到了幾十萬（人民幣，下同）的高價，這就形成了的士公司僅通過運營牌照即可獲取高額利潤的畸形行業特徵。

張國華說，目前，中國的的士管制有數量管制、價格管制及質量管制三類。首先，地方政府通過發放的士運營許可證（即俗稱的「的士牌照」）對地方的的士數量進行限制。其次，政府通過制定的士價格標準對的士進行價格管制。最後，通過《出租汽車經營服務管理規定》及各地方的相關法規對的士的服務質量進行管制。張國華還表示，一方面由於這一行業的自身特性，決定了的士行業存在「市場失靈」，無法通過市場這隻「看不見的手」自行實現資源最優配置；另一方面，在《城市公共交通分類標準（CJJ/T114—2007）》中，「出租汽車」與「常規公共汽車」、「地鐵系統」並列，屬於「城市道路公共交通」大類下的一個中類。通常，的士



■張國華 本報兩會傳真

被認為是城市公共交通中的輔助公共交通系統。因此，管制也是出於保障和監督服務質量。

互聯網約車攪開壟斷一道縫

張國華坦言，現有的的士體制已經造成了政府、的士司機、消費者「三輸」，而唯有公司可以作為「一贏」的局面。不過，隨著移動互聯網的興起，打破的士壟斷目前已經具備了一個很好的契機。他指出，移動互聯網約車模式，有效解決了的士行業過去存在的信息不對稱、服務無效性等問題，這讓傳統監管體制和的士公司壟斷經營制度建立的基礎不復存在。

對於的士改革方面，張國華建議，一是應該放鬆管制，讓市場機制可以充分發揮效用，滿足居民出行多層次的需求；二是應該順應市場發展，盡快將移動互聯網專車服務納入監管體系，結束當前的專車運營在監管灰色地帶的局面；三是制定嚴格的服務標準；四是注意信息安全的保障，需要有全面、具體、合理的規定。

除了溫州等極個別城市對個體經營者發放外牌照外，大部分城市的的士牌照都只能由的士公司獲取。司機向的士公司租賃牌照，以北京為例，每輛的士每月交5,000元人民幣左右的「份子錢」，佔近一半收入。

只要有能力投資買到的士牌照，市民個人或公司都可以作為主體自由進入的士行業。的士牌照可進入市場自由買賣，價格也主要因應市場需求而自行調節。香港的車行每天都公佈最新的車牌價格行情，相當多的人把買牌照當作長期投資。目前，車行每輛車每天的「份子錢」一般為600港元左右。

大概有2.5萬輛的士，其中2/3的司機擁有營運車輛和經營牌照，另外1/3的司機租賃的士公司的車輛從事經營。倫敦的的士牌照不存在壟斷，個人可以申請成為的士司機，但必須通過嚴格的「倫敦知識」考試，再經過嚴格的體檢和個人經歷審查，才能獲得營業執照。倫敦的士的管理部門是出租汽車司機協會。沒有「份子錢」的說法。

市政府對的士業實行運營價格、時間和方式等方面嚴格管制。獲得營運資質的途徑可以從現有擁有者手中購買，也可以等待城市每隔3年至4年一次的拍賣。但由於拍賣資質數量有限，目前市場上每個價格約70萬美元左右。由於價格高昂，很多出租汽車司機只能向其租賃。

境內外的士運營模式比較

內地 香港 倫敦 紐約